

Je bent succesvol ingelogd.

Dit artikel lees je gratis als onderdeel van je bundel.

(L).

Marknesse in de Noordoostpolder. Foto: ANP

[\(/PAGINATED?MATCH_ALL_TAGS=FALSE&CONTENT_TYPE=NEWS_ARTICLE&TITLE=ALLE_NIEUWSARTIKELN\)](#) [NIEUWS](#) [INFRA \(/INFRA\)](#)
[UITGELICHT \(/HOME/ONDERWERP/UITGELICHT\)](#) [MISLUKTE AANBESTEDING \(/HOME/ONDERWERP/MISLUKTE-AANBESTEDING\)](#) [LELYLIJN \(/HOME/ONDERWERP/LELYLIJN\)](#)
[INFRA \(/HOME/ONDERWERP/INFRA\)](#) [AANBESTEDEN \(/HOME/ONDERWERP/AANBESTEDEN\)](#)

[Thomas van Belzen \(/auteurs/thomas-van-belzen\)](#) | Eerste publicatie 07:00 | Laatst gewijzigd 19 jan 2022

Lelylijn is Zuiderzeelijn in nieuw jasje – en komt er wellicht ook nooit

Te simplistisch, gefundeerd op wensdenken en voor je het weet dubbel zo duur. De Lelylijn stevent af op een deceptie, waarschuwen wetenschappers en Kamerleden. “Dit is gevaarlijk.”

Delen:

De Zuiderzeelijn maakt na 15 jaar een comeback als de Lelylijn. Die brengt je straks in iets meer dan een uur van Schiphol naar Groningen, is de hoop die uit het [regeerakkoord \(/marktontwikkeling/nieuws/2021/12/dit-zijn-de-belangrijkste-bouwpunten-in-het-regeerakkoord-101301631\)](#) spreekt.

De regio is enthousiast over de spoorlijn tussen Lelystad en Groningen, hemelsbreed 120 kilometer lang, waarvoor het kabinet drie miljard euro uittrekt. Als tegenprestatie beloven de vier profiterende provincies Drenthe, Flevoland, Friesland en Groningen 220.000 extra nieuwbouwwoningen, bovenop de 100.000 huizen die al ingetekend staan.

“

Zelfs het traject is hetzelfde, alleen de naam is anders

Zes het traject is hetzelfde, alleen de naam is anders

Mesjogge argumenten

Kan dat wel goed gaan? Vorige generaties stedenbouwkundigen krijgen flashbacks. Nu al lijkt het verhaal van de Lelylijn namelijk in veel opzichten op dat van de Zuiderzeelijn. De afloop daarvan is bekend: na een lange rit van onderzoek sneuvelde dat project vlak voor de eindstreep. Oud-minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat trok eind 2007 de stekker eruit.

“Het stond in zes regeerakkoorden op rij”, blikt een nog altijd verbouwvereerde Hans Haerkens terug op die “historische misser”. “Op basis van mesjogge argumenten werd het project om zeep geholpen door Haagse rekenmeesters die te modelmatig met cijfers omgingen.”

Haerkens, destijds secretaris van VNO-NCW in Noord-Nederland, werd geksheerend wel de campagneleider van de Zuiderzeelijn genoemd. Elf jaar van zijn leven gingen eraan op. Hij was woest toen er een streep door de lijn ging. “In ruil kreeg het Noorden een compensatie van twee miljard euro. Die tweede prijs hebben we echter nooit nagestreefd.”

Impact op kleine gemeenten

Vijftien jaar later is de Zuiderzeelijn terug van weggeweest. “Zelfs het traject is nagenoeg hetzelfde. Alleen de naam is anders”, zegt onderzoeker Manus Barten, eigenaar van Studio Bereikbaar. Zijn adviesbureau deed in 2020 een haalbaarheidsstudie naar de Lelylijn voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zijn belangrijkste aanbeveling? Bezint eer begint.

Barten maakt zich zorgen over de verstedelijking van de polder, de impact en de wenselijkheid daarvan. “Zit Heerenveen te wachten op een soort Zuidas in de gemeente? Beseft Drachten dat de gemeente qua aantal huizen zal verdubbelen?”

Ook bij nut en noodzaak van de Lelylijn heeft Barten zijn bedenkingen. “De geschiedenis leert dat dit gewoon een dure verbinding is. Spoorlijnen zijn altijd duur, maar hier weegt zwaar mee dat er niet zoveel mensen in Noord-Nederland wonen. Met een klassieke maatschappelijke-kosten-batenanalyse kom je dan nooit uit en dat leidt al snel tot twijfel. Precies op dat punt ging het de vorige keer mis.”

Zes tot zeven miljard euro

Het kabinet reserveert drie miljard euro voor de lijn. Met Europees geld en bijdragen van de regio moet de Lelylijn er uiteindelijk komen. Er moet nog flink wat bij, denkt Barten. “Drie miljard euro is zeker niet genoeg? Je bent zo zes á zeven miljard euro kwijt. Bij elke stap dat het project concreter wordt, komt de regio met extra wensen en ben je zo een miljard verder. Dwars door een natuurgebied is natuurlijk een stuk goedkoper dan eronderdoor met een tunnel. Per locatie kun je dit soort discussies verwachten.”

Emeritus-hoogleraar Systeeminnovatie Ruimtelijke Ontwikkeling aan de TU Delft Hugo Priemus beaamt dat. Als onderzoekscoördinator van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten in 2003 en 2004 was hij indirect verantwoordelijk voor het afblazen van de Zuiderzeelijn drie jaar later.

“We onderzochten de overschrijdingen van grote infrastructurele projecten, zoals de Betuwelijn en de HSL. Maar we keken ook met speciale aandacht naar de Zuiderzeelijn. ‘Niet doen’, concludeerden wij. ‘De nadelen voor het Zuiden zijn groter dan de voordelen voor het Noorden’.”





Begin 2019 trapt D66 Fryslan in Drachten haar verkiezingscampagne af met aandacht voor de komst van een Lelylijn. Foto: ANP/Jilmer Postma

Geld zoekt bestemming

Nog altijd plaatst hij kanttekeningen. Vooral de manier waarop het project uit het niets weer komt bovendrijven, baart hem zorgen. “Ik vind het gevaarlijk hoe makkelijk dit kabinet drie miljard euro reserveert voor dit project”, zegt Priemus. “De indruk bestaat al vrij snel dat we er alleen nog even wat geld bij moeten vinden. Geld zoekt bestemming, luidt een bekende uitdrukking, terwijl je eerst moet nagaan of een project überhaupt wenselijk en haalbaar is.”

De focus op een ov-verbinding vindt hij onverstandig en de bouw van 220.000 extra woningen overmoedig. “Juist bij langere afstanden reizen Nederlanders liever met de auto. En hoeveel mensen willen vrijwillig in het Noorden wonen? Als iemand Utrecht moet verlaten, komt hij meestal niet verder dan de Utrechtse Heuvelrug. Goed voor de werkgelegenheid? Ook na de aanleg?”

Wishful thinking wint het van de realiteitszin, concludeert Priemus. Hij vraagt zich hardop af of Kamerleden uit het Noorden zoals Henk Nijboer van de PvdA en Sandra Beckerman van de SP wel kritisch durven zijn.

“Het grootste risico? Voor je het weet ben je het dubbele kwijt. Dat bleek toen ook uit ons onderzoek. Budgetoverschrijdingen waren geen uitzondering, maar regel. Vanaf het moment dat je plannen gaat uitwerken kom je nog allemaal obstakels tegen.”

Zonnig over woningbouw

Is de Lelylijn gedoemd te mislukken? Onderzoeker Barten van Studio Bereikbaar vindt die conclusie te kort door de bocht, maar ook hij heeft nu al zijn bedenkingen. “Laat ik het zo zeggen: de politieke lobby was de afgelopen twee jaar sterker dan de inhoudelijke argumentatie voor de lijn”. De opdracht voor vervolgonderzoek kreeg hij niet. Die ging naar Sweco, Decisio en TwynstraGudde. “Wij verloren de aanbesteding.”

Barten is niet tegen de lijn. En over de extra woningbouw is hij best positief. “Veel partijen willen hier bouwen en ik geloof juist wel dat mensen uit de Randstad hier willen wonen. Onder KLM-piloten is wonen in Lemmer nu al populair: bootje op de Friese meren, binnen een uur ben je straks op Schiphol.”

“

Als ik optimistisch ben ligt de Lelylijn er in 2040

Priemus blijft liever met beide benen op de grond staan. Hij adviseert de ministers Hugo de Jonge en Mark Harbers niet over een nacht ijs te gaan. “Het plan voor de Lelylijn, zoals het nu wordt voorgesteld, is te simplistisch. De minister zou zaken als mobiliteit, woningbouw, ICT, stikstof, de zeespiegelrijzing en de aansluiting op bestaande stedelijke netwerken in samenhang moeten bezien. Dat is een ingewikkelde hersenbreker, maar die leidt uiteindelijk wel tot logische plekken waar je als land wel en niet wilt bouwen. Daarna kun je pas besluiten over de Lelylijn.”

Nog meer onderzoek? Haerkens, voormalig ‘campagneleider van de Zuiderzeelijn’, dringt juist aan op tempo. “Over deze lijn is al zoveel bekend. We hoeven zeg maar niet bij Adam en Eva te beginnen. Of anders gezegd: als het Centraal Planbureau de landing in Normandië had doorgerekend, lagen de schepen nu nog in Engeland. Wanneer de Lelylijn een feit is? Als ik heel optimistisch ben in 2040.”

Lees ook

[‘Mark, geef infrabouwers ruimte en waak voor te lage prijzen \(/infra/nieuws/2022/01/mark-geef-infrabouwers-ruimte-en-waak-voor-te-lage-prijzen-101302077\)’](#)

[Het gevecht om de ruimte begint bij Utrecht: Dit is één grote uitruilshow \(/marktontwikkeling/nieuws/2022/01/het-gevecht-om-de-ruimte-begint-bij-utrecht-dit-is-een-grote-uitruilshow-101302162\)](#)

[Commentaar: Regeerakkoord risico voor de bouw \(/marktontwikkeling/nieuws/2022/01/regeerakkoord-risico-voor-de-bouw-101302187\)](#)

Gerelateerde tags

[UITGELICHT \(/HOME/ONDERWERP/UITGELICHT\)](#) [RIJZENDE AANBESTEDING \(/HOME/ONDERWERP/RIJZENDE AANBESTEDING\)](#) [INFERA \(/HOME/ONDERWERP/INFERA\)](#)